

在海南三亚举行的“舞动·新·风——北京现代五大产品全新上市”新品发布会上，北京现代宣布今年进入“调整年”，它将在稳定市场价格、推广全线新车型、调整品牌战略以及建设研发中心等方面齐头并进。新品会上，北京现代一举推出了SONATA御翔、伊兰特Sports、伊兰特07款、1.6L雅绅特、2.0自动两驱型途胜等五款新品。从以上的厂家官方文稿结合目前北京现代在国内汽车市场人气，我们不难理解到，2007年北京现代没有新车型投入，还只是在原有车型上做一些文章，北京现代不得不进入调整年。

关于北京现代，我们曾经感叹它的“现代速度”，从2002年10月成立到2002年12月23日北京现代第一款新车索纳塔的下线，在推出半年之后，索纳塔共销售21000余辆，月均3500辆的成绩，虽然那时处在2003年车市井喷时代，但其增长速度在国内同行看来已是十分迅猛。关于伊兰特，可谓北京现代的第二个传奇，伊兰特上市后第一年（2004年）销量就达到了惊人的102749辆，全年销量超过其竞争对手上海通用凯越一万多辆。而到了2005年，伊兰特销量到达了176589辆，三厢凯越销量只有其三分之二都不到，这让当时中级车王者上海通用凯越不得不望之兴叹。

伊兰特

对于北京现代那时的成功，放到今日分析也许只能说是一个偶然，当时国内汽车市场刚刚开放，对于汽车品牌与文化的认知不多，在普通老百姓眼中，以其高配低价的策略很容易让消费者为其买单。但随着一批批车型的落地，在消费者中逐渐建立的口碑，我们必须承认韩国车型与相对成熟发达的欧美、日系车型还存在着一定距离，单纯依靠低价高配的策略已不能完全讨好消费者，国内消费市场越发性。

依靠两厢伊兰特能维持销量？

一朵红花总有凋谢之时，我们不得不承认当初维持北京现代高速发展的伊兰特车型已成昨日黄花。对于目前状况，北京现代适时推出雅绅特，但雅绅特能否成为北京现代的救命草？查阅资料，雅绅特下线后的第一个月销量为2526辆，而时至今日2007年第一季度雅绅特的销量维持在9035辆，各方面性能平平的雅绅特并没有重现当年伊兰特上市的辉煌，而且因为上市之初因为降价问题与国内消费者产生一些磨擦。关于两厢伊兰特，笔者认为也是过气的产品，况且国外已存在多时，笔者曾在2004年报道过国外的试驾报告，北京现代将其放在2007年投放中国，只能算是救市的鸡肋。我们从众多消费者与业内人士口述中了解到，其外形已不再适应这个时代，对于两厢车型多数人更加认同两厢福克斯或者骐达，2007年3月两厢伊兰特生产1509辆，销售947辆，产销比为62.76%，我们无法从数据中看到北京现代依靠两厢伊兰特增长的希望。